PARLE AVEC AILES

AERO CLUB DU VAR Aérodrome de Cuers-Pierrefeu 83390 CUERS
Tél. : 04 94 33 53 19 - E-Mail : acv10@wanadoo.fr
http://www.aeroclubduvar.com

Bulletin de l'aéro Club du Var

Edito

Chers Amis pilotes,

A l'heure d'écrire cet édito dans lequel je voulais vous parler de notre belle région et de ses nombreuses possibilités de voler dans des paysages magnifiques tombait la terrible nouvelle de la disparition tragique de Renaud ÉCALLE et de sa famille.

Sachons rester humbles, en lui rendant hommage pour son palmarès éblouissant et en nous associant à la douleur de sa famille et de ses proches.

Pour ce qui concerne l'ACV, nous avons eu la visite d'inspection du GSAC portant sur l'agrément de notre atelier de maintenance, nous aurons encore des efforts à faire pour que celui-ci soit validé, la collaboration de tous sera nécessaire, autant pour des aménagements complémentaires à ceux déjà réalisés (nouveaux bureaux à la mécanique, construction d'un local complémentaire pour le stockage à l'intérieur du hangar jouxtant l'atelier, je saisis l'occasion de remercier ceux qui y ont œuvré au nom de tous les membres du club) que pour la mise en application de procédures.

Notre KV est parti à VINON pour un ré-entoilage, cette opération durera deux mois environ, il devrait donc être de retour vers la mi-novembre, doté d'une toute nouvelle robe, paré pour de nombreuses heures de vols.

A ce sujet, nous avons constaté une baisse sensible de leur nombre, la météo, depuis le début de l'année ne nous a pas toujours été très favorable, je ne peux que vous encourager à profiter des beaux jours de l'automne.

Enfin, félicitations à Christophe MACHON qui une fois encore hisse son nom sur la plus haute marche du podium du rallye TOULOUSE-SAINT LOUIS DU SÉNÉGAL.

Bons vols à tous.

Alain MORELLE
Votre président à l'ACV.

Au sommaire

Les nouvelles de notre Aéroclub 2

Agenda 2

Autour de nous 2

Nos mécaniciens 3

Les vieux avions de Cuers 4

Tour ULM 5

Facteurs humains.....8

A VOS PLUMES!
RACONTEZ-NOUS VOS EMOTIONS.

La prochaine parution se fera courant début janvier 2011. Ce bulletin est le vôtre. Pour eviter les retards de parution n'hésitez pas à me transmettre vos "gazettes" avant la fin décembre par écrit, par courriel ou sur informatique au secrétariat.

VOTRE BULLETIN EST DESORMAIS SUR INTERNET

Ce bulletin est également diffusé sur Internet dans les pages membres et en couleurs. Vous y trouverez également les anciennes éditions. Si vous désirez recevoir la version Internet au lieu de la version papier, contactez le secrétariat.

P. ESPOSITO

Les nouvelles de notre Aéroclub

GLOIRE ET HONNEURS AUX NOUVEAUX PILOTES!

Furent brevetés entre le 16 juin et le 15 septembre 2010:

DELMARRE Orianne, 19 ans, PPL, formée par P. Malnoë, testée par M-F Eynard.
MASSON Bruno, 34 ans, PPL, formé par C. Roulet, testé par R. Pessidous.
LE PRADO-BADIN Léo, 29 ans, PPL, formé par S. Becker, testé par F. Piérard.
SALIGNAC Olivier, 30 ans, PPL, formé par P. Malnoë, testé par A. Chabannier.

SURETE DES AERODROMES

La partie civile de l'aérodrome de Cuers est désormais labellisée "aérodrome classé G1", le moins contraignant des trois niveaux de sûreté. Il nous appartient de veiller à la bonne application des mesures simples telles que la fermeture du portillon après notre passage pour que les "autorités" ne nous contraignent pas à plus (caméras de surveillance, etc.). En cas de doutes de toutes natures, contactez notre chef-pilote ou J-Y Niel à défaut. Le référent sûreté de la partie civile de l'aérodrome est M. Crozet.

UTILISATION DU TAXIWAY EN DUR

A la radio, il faut désormais bien distinguer "point d'arrêt central" et "point d'arrêt 11". Les essais du moteur peuvent être faits au point d'arrêt 11 en manoeuvrant l'avion pour ne pas souffler celui derrière vous. Le NOTAM concernant la fermeture du taxiway 29 en herbe sera prochainement supprimé. Rappelons que l'aéro-club du Var ne doit pas emprunter ce taxiway 29 jusqu'à nouvel ordre du chef-pilote.

GPS DES XA ET JA

Les piles de sauvegarde de la mémoire des Garmin G100 de ces avions ont été changées. Vous pourrez désormais les utiliser en sachant qu'il vous faudra rentrer les données à la main comme "dans le bon vieux temps"... Le mode d'emploi simplifié est sur le site aux pages à télécharger.

MANUEL DE VOL DU PIPER PA-28

Une version scannée avec une mise en page (un peu) allégée du manuel est désormais disponible sur le site du club.

Agenda : meetings aeriens, rassemblements, expositions

☞ **Dimanche 10 octobre à Avignon:** petit-déjeuner hors lit et déjeuner sur réservation.

☞ **Samedi 16 et dimanche 17 octobre à Hyères:** exposition de maquettes et de figurines au casino. www.amv83.fr

☞ **Dimanche 31 octobre matin :** passage à l'heure d'hiver.

Autour de nous

NOUVELLES DECLINAISONS MAGNETIQUES

Le pôle Nord magnétique change de place continuellement mais les fiches de terrain ne sont corrigées dans ce sens que tous les cinq ans. Nous nous étions habitués à avoir une déclinaison magnétique (angle entre le nord de la carte et le vrai nord magnétique) nulle. 2010 change tout car la région de Nice passe à 1° Est.

Certaines fiches ont déjà été mises à jour en 2010 (Cuers, Gap, Le Luc, Nîmes, Vinon), les autres suivront. Il est évident que vos instructeurs et les examinateurs sont à l'affût de la moindre erreur sur la théorie de la chose, soyez sur vos gardes et révisez vos calculs...

PROVENCE INFO S'ETEND

Le SIV de Provence s'étend en mer vers le sud mais surtout pour nous vers le Luberon et à l'ouest d'Avignon. La prochaine édition (novembre) des 1/1 000 000 et 1/250 000 en tiendra compte mais vous devrez modifier vous-même votre 1/500 000.

TRANSPONDEUR A AIX

Depuis le 1° juillet 2010, il n'est plus nécessaire d'afficher le 5427 pour aller à Aix.

ARRIVEES A CANNES

Une procédure anti-bruit est en essai à Cannes depuis quelques mois avant une probable publication. L'arrivée par WL doit se faire par les forêts bien au nord de l'autoroute en gardant 2 000 ft jusqu'à la dernière colline puis en plongeant vers la verticale du terrain à 1 500 ft.

Un nouveau circuit raccourci est dès à présent disponible si l'on est en vent arrière à 1 000 ft et n° 1. On tourne au premier parking de voitures pour longer le nord du cimetière vers la nouvelle route et son rond-point dans l'axe de la piste. En passant ce rond-point à 450 ft, on est sur le PAPI.

Nos mécaniciens, l'€urope et les tampons

Jean-Jacques GONALONS

Mis à part Jean-Jacques GONALONS présent depuis 21 ans et jusqu'en 2013, il y a eu pas mal de changements parmi nos mécaniciens. C'est ainsi que Gérard OLLIVIER a fait valoir ses droits à la retraite en avril 2010. Il a été remplacé par Romuald ROCHEREAU. Des jeunes stagiaires apparaissent ponctuellement, tel Anthony CHIQUET de Vitrolles en juin. Sylvain CARUANA est arrivé du CFA de Gap pour trois ans dans nos murs, juste à temps pour que Jean-Jacques puisse prendre quelques congés d'été. Pourtant, tout n'est pas simple car la mise aux normes européennes des papiers des mécaniciens traîne en longueur. A ce jour, seul Jean-Jacques a reçu ses papiers "Part 66" de par son expérience

Romuald ROCHEREAU

antérieure. Ceux de Romuald étaient bloqués sous le coude du GSAC de Vitrolles au lieu de monter à Paris. C'est pourquoi vous trouvez des APRS signés de Gontran EVRARD, normalement basé à Barcelonnette mais travaillant actuellement dans les hangars sud de Cuers.

La gestion européenne des licences de mécaniciens a pris du retard. Romuald a donc demandé des papiers de mécanicien "national" (encore un dossier à monter) pour pouvoir signer des APRS.

Tout cela sans compter sur la mise aux nouvelles normes des ateliers avec, comme pour

Sylvain CARUANA

les cuisines, séparation des articles neufs et usagés, des graisses, etc... et de la gestion documentaire selon les sous-parties F ou G de la partie M (annexe 1 du règlement 2042/2003) dont les détails sont dans l'Info-Pilote de mai 2008. Désormais obligatoire, des retards dans la réalisation de cette mise aux normes ont pénalisé les renouvellements de CEN qui sont repassés à un an non prorogeable, au lieu de un an prorogeable deux fois. Aucune conséquence pour les pilotes, mais plus de papiers pour les mécaniciens... Les travaux ont été effectués avec un nouvel audit à la clé pour redevenir un atelier agréé.

Gontran EVRARD

Les vieux avions de Cuers bougent encore

La pointe avant du dirigeable Méditerranée (Zeppelin type Y LZ121 Nordstern) devait partir vers Friedrichshafen (notre n° 27 page 4). Le Musée de l'Air du Bourget s'est ému et va l'intégrer dans ses collections en complément de la nacelle moteur du matricule LZ113 ramené en France en 1920 et démonté pour analyses. La pointe a été désassemblée et mise en camions le 27 mai 2010. Un bon article dans le Fanatique de l'Aviation (n° 485 d'avril 2010) raconte toute l'histoire des Zeppelin français.

Le Vampire FB6 de M. Berger (F-AZHJ, ex-J-1159, voir notre n° 29) a quitté la France début avril 2010 pour être exposé en Italie. Repeint à Venegono comme un FB52A du 6° stormo, il est désormais exposé en statique au musée Volandia de Milan-Malpensa. www.volandia.it

Le premier Piper PA-28 Cherokee a cinquante ans. Rassurez-vous, notre Cherokee Warrior II est bien plus jeune puisque né en 1984!

Vampire Milan

Les vieux avions de Cuers: le Aermacchi Lockheed AL.60 Santa Maria

Présent à Cuers depuis 1995, cet avion rappelant un Cessna est en fait un type rare avec une généalogie étonnante. En 1959, Lockheed ne produisait que des gros avions et voulait mettre un pied dans les petits. Al Mooney, employé par Lockheed depuis 1955, conçut alors son M-22, un avion utilitaire solide pour concurrencer les Cessna 185. Le train principal est ainsi mobile en haut de sa jambe pour être transformable de train tricycle en train classique. Les grandes portes facilitent l'embarquement de grosses charges ou de deux brancards. Les usines Lockheed étant finalement trop grandes, l'idée fut de vendre des licences de construction du Lockheed L-402. Le premier client fut le général mexicain Azcarate, concepteur d'avions depuis 1928, qui créa la Lockheed-Azcarate S.A. (LASA) pour construire des LASA-60 (modèle 1960) de 6 places équipés d'un Continental de 260 CV. Après le premier vol des deux prototypes en septembre 1959 chez Lockheed en Géorgie, une quarantaine fut construite au Mexique en 1961. De même, l'Argentine construisit une douzaine de LASA-60.

Parallèlement, l'italien Aeronautica Macchi (Aermacchi) de Varese avait acquis la licence de produire des Aermacchi-Lockheed AL.60

“Santa Maria”. Avec différents moteurs de 260 à 400 CV, 85 exemplaires de plusieurs versions furent produites et vendues jusqu‘en 1970 à des civils (dont notre F-BRIE) et aux militaires de Centrafrique (baptisé “Conestoga”), de Rhodésie (“Trojan”), du Canada et de Mauritanie. L’Afrique du Sud demanda une version à fuselage modifié qui devint en 1967 l’AM-3C “Bosbok”. Son fuselage devenait bi-triplace en tandem avec de larges vitres, façon Cessna “Bird dog”. En remettant un fuselage à 6 places, l’Afrique du Sud produisit 40 AL.60C-4M Kudu vers 1975.

Notre F-BRIE date de 1969 et fut utilisé à Nice jusqu’en 1979 puis à Aix jusqu’en 1995, date de son arrivée à Cuers. Vers 2005, son propriétaire débuta une grande révision en plein air, mais il tomba malade et l’avion attend de meilleurs jours...

F-BRIE, modèle AL.60B-2 n° 6268/88: Moteur Continental TSIO-470 de 194 kW (260 CV). Envergure 12 m. Masses à vide: env. 1 000 kg, en charge 2 000 kg. Vitesse de croisière: 180 km/h.

J-Y NIEL

Tour de France ULM

Le Tour ULM est une formidable aventure organisée par la FFPLUM, imaginez:146 ULM dont 108 multiaxes du plus rustique au plus pointu, 33 pendulaires très variés là aussi, 5 autogires, 3 paramoteurs faisant surtout un petit départ et une arrivée; 2 avions dont un TB 10 de la DGAC, un hélico médicalisé et un Kompress (hélico qui devrait bientôt être classé ULM). Une infrastructure du tonnerre de Dieu: camion 10 tonnes qui transporte malles, valises, tentes et équipements y compris pour amarrer les appareils, un camion spécial transportant douches et wc pour plus de 250 personnes, un autre camion 10 tonnes et plusieurs annexes frigorifiques puis le mobil home du personnel; j’allais oublier l’essentiel, le camion citerne de plus de 16 000 litres et présent à chaque posé de demi étape ou étape. Un mécano attitré avec sa remorque ad hoc et qui a bossé comme un lion à chaque étape pour que les moteurs tournent rond. Vous voyez un peu tout ce matos sur les routes est présent à chaque fois le soir pour les repas, les toilettes, le camp. Rien que cela est déjà une formidable aventure humaine. Quant à nous les machines, 5 minutes après le décollage on ne voyait plus personne. Par contre à l‘arrivée c’était un autre problème ça déboulait de tous les côtés. Nous avions une fréquence spéciale 122,15 en vol ainsi qu’à l’arrivée lorsqu’il n’y avait pas de fréquence officielle, sinon on prenait celle du terrain, et un contrôleur de la DGAC pouvait vous annoncer: “vous êtes en cinquième position derrière un Tétras blanc en finale puis un autogyre rouge et deux pendulaires en longue finale, vous vous placez derrière et vous vous annoncez en courte”. Il n’y a jamais eu d’incident par contre de nombreuses remises de gaz. Car toutes ces machines ne vont pas à la même vitesse. Sacré leçon d’attention et de discipline. Les départs étaient donnés par un illustrissime personnage directeur des vols en la personne de Jack KRINE environ toutes les 30 secondes. Un jour nous avons été dans l’obligation de partir dans les cinq derniers il y a eu 1 h 30 d’attente entre le premier départ et nous. Pour ceux qui aiment des météos limites nous avons eu notre lot: presque une journée d’attente et départ dans la soirée avec un plafond parfois très bas entre 1 200 et 1 500 ft voire moins. Dans la traversée de la Gironde on n’a pas vu grand monde sur les fameuses plages de “Montalivet”; quant au vent merci, la mayonnaise était bien prise suivant les jours avec parfois 25 à 30 km/h voire plus, vent de face ou de travers, gare au calcul conso. Je n’aime pas ce genre de risque, je partais toujours avec le plein. Les étapes maxi ont été de deux fois deux heures de vols sinon c’était à chaque fois entre 1 h 15 et 1 h 30 pour les demi étapes. Au maxi nous avons fait 3 h 00 de vol lors des journées normales

Alors et le Tour Concrètement? L’accueil à Romans était prévu pour le 30 juillet. Je suis parti avec un de mes élèves de Handy Flying (prof d’aéronautique également) Alain DANDLO à bord d’un Sky Ranger à peine fini très rustique et avec réglages incomplets: il fallait pomper pour pouvoir freiner, et sur lequel il n’avait fait qu’un petit entrainement mais qui nous était prêté par Bernard Reyman et son ami Pascal de Gap. Départ jeudi matin, arrêt à Vinon car la radio n’est vraiment pas bonne, j’installe ma radio portable et direction Romans. Très mauvaise émission, pas de contact sur la route mais je reçois parfois les infos de Marseille. Trois heures après on est verticale Romans et je contacte sur leur fréquence. Ouf, elle marche! On me donne les consignes, tout va bien.

Le lendemain on fait les papiers avec la peur au ventre: je craignais qu’on nous refuse sur le tour

avec ma suele radio portable. J'avais par prudence emmené la LSA de notre ancien Sky. Le contrôleur des papiers n'étant pas très au fait, c'est passé, et je me suis pressé de prendre les documents pour dégager rapidement. Ma radio a parfaitement fonctionné sur la fréquence du Tour à condition d'être à portée raisonnable Samedi matin branle bas de combat, debout vers 6 h, briefing 8 h, décollage 8 h 30, direction Alès. Le plus génial dans cette histoire, c'est que toutes les zones "basse altitude" étaient désactivées: on nous a demandé de passer évidemment sous la TMA de Bordeaux, les autres zones moins primordiales étaient prévenues. Bref cela réduit les risques et le stress. En partant on file droit pour descendre les gorges de l'Ardèche et son fameux pont de l'Arc. Arrivée à Alès superbe terrain en dur avec une piste assez inclinée en cuvette. On attaque notre casse croûte: salade de riz ou carottes râpées ou céleri, puis deux tranches de pains de mie avec généralemnent du jambon, souvent une pomme ou une orange, une barre de céréales puis une petite bouteille d'eau. Ce n'était pas le top pour certains avec ceci tous les midis pendant une semaine. Mais le soir nous avions des plats cuisinés. Un bi turboprops est venu se poser puis vers 15 h briefing de notre ami Jack et départ pour Millau. Mise en route chacun à son rythme et nous nous lançons vaillamment à l'assaut du Larzac. Mon Ami Alain se débat courageusement avec le manche et le palonnier car ça turbule pas mal. De temps à autre chaque jour il me confie le manche, le temps de faire quelques photos. Millau est en vue on passe nettement à l'ouest de la ville pour revenir tranquillement vers le viaduc. Gaffe! Il y a 7 ou 8 parapentistes très hauts devant nous, je les laisse tranquillement passer, un léger virage par la gauche tandis qu'Alain mitraille le viaduc, puis nous nous dirigeons vers un superbe terrain qui est parait-il menacé de fermeture. C'est d'ailleurs la raison essentielle pour laquelle le Tour vient faire de la promo comme nous l'a expliqué à plusieurs reprises Dominique Méreuze le Président de la FFPLUM. Le dimanche incursion vers le Sud-Ouest, vers Belves (proche de la CTR de Bergerac dans la TMA Aquitaine) puis Cabanac (pommé dans la nature à quelques nautiques au sud- est de la CTR de Bordeaux). Le lendemain, repos, ça tombe bien car il a plu toute la journée. Ce n'était pas spécialement la joie, car tout le monde campe sous sa machine (sauf nous le groupe des handys). Lundi matin debout aux aurores, la météo n'est pas terrible, et le plafond bas. Consignes pour passer sous la TMA de Bordeaux à 2 000 ft maxi, vent du 300° pour 10 KT. Départ 9 h 30 vers le sud-est, Libourne, Saint Laurent, Hourtin en évitant évidemment la D170 de Cazaux, les autres D ou R seront inactives. Il n'y a plus qu'à remonter la côte à 1 000 ft pour se rincer l'oeil avec 28 000 nudistes, d'un côté et 15 000 de l'autre côté de Montalivet au dire d'un connaisseurs handy sur pendulaire mais la météo étant mauvaise à vrai dire nous n'avons rien vu. On poursuit vers la pointe de Grave, on espère voir au large un magnifique phare historique, Alain étant prêt à le mitrailler. En fait on passe au dessus du phare de Cordouan sans savoir que c'était le bon car il était en plein milieu de l'estuaire de la Gironde. Superbe traversée. Alain observe les voiliers, moi le compte tours, pas intérêt à avoir des pétarades. Royan se dessine puis bientôt l'île d'Oleron avec ses marais et Saint Pierre pour un posé. L'après midi survol de Fort Boyard interdit aux 140 machines, mais j'ai obtenu l'autorisation de Jack de passer par La Tranche sur Mer de l'autre côté en face de l'île de Ré. Notre secrétaire de Handy Flying nous y attend sur un terrain privé en herbe. Jack en profite pour me faire commander des "Tobleronnes".

Nous voilà repartis avec mon ami Alain: décollage de Saint Pierre, traversée du bras de mer vers l'île de Ré, on longe la côte et deuxième

bras de mer, on file vers La Tranche, une toute petite langue de terre qui a subi la catastrophe de l'an dernier, elle est située dans la TMA de La Rochelle et adossée aux marais Poitevins. On est bien secoué et lorsque j'arrive verticale du terrain il y a minimum 25 kt plein travers avec des rafales? Les amis de Corinne lui demandent: "Il va se poser?" Je pratique bien le Sky et ce vent là à Cuers ne m'a pas posé de problèmes. Je ne me risque pas par contre avec les Robin... Bref je me présente, la piste est belle, manche dans le vent posé sur une roue, freins, posé pas cassé, on discute un petit moment, Corinne me donne les barres chocolatés qu'elle a trouvées pour Jack. Décollage un peu mouvementé et direction Couhé Vérac ou un vent arrière nous propulse à vitesse grand V avec de sacrés turbulences. Là on apprend qu'un pendulaire a bu la tasse à quelques mètres d'une plage sur l'île d'Oléron. Le lendemain on devait faire Couhé Vérac Nangis mais la météo pourrie nous a bloqués une bonne partie de la journée. Finalement le départ est annoncé vers 17 h mais on ne fera que la demi étape jusqu'à Levroux Grange Dieu qui touche le nord de la CTR de Chateauroux. Un terrain pommé au milieu des champs de blés fraîchements fauchés. Il faut rapatrier toute l'infrastructure puisque ce terrain n'était pas prévu comme étape du soir. Finalement malgré un plafond très bas l'avion de la DGAC ayant ouvert la route, tout le monde se trouve à bon port. Planter la tente sur les échos de blé, pas terrible. Hélas malgré la météo et les rafales un jeune instructeur, fils de l'organisateur de la réception à Romans, a voulu faire un peu d'acrobatie avec son pendulaire malgré les consignes du président et il l'a payé de sa vie. Autant dire que la soirée n'a pas été très gaie. La vie continue et donc il était impératif que nous rejoinions Nangis: raisons politiques. Là on ne rigole plus, c'est la région parisienne TMA de Paris puis TMA de SEINE, bref c'est presque du radada. Ça bouge encore un peu mais à l'arrivée le vent est glacial. Superbe terrain "sauvé", superbe piste, on y passe la nuit. Le lendemain levé tôt, briefing à 9 h, décollage à 9 h 30. Il y a 230 km à faire pour rallier Gray au NE de Dijon.1 500 ft QNH max jusqu'à Châtillon car les R45 S2 et R45A sont alors actives, donc on va passer au dessus au 55 limite du plafond. Certains annoncent le passage d'un Awacs; d'autres d'un Transall. Nous, on n'a rien vu. Descente sur Gray avec une belle piste remontante pour avion et en herbe pour les ULM qui le désiraient. Superbe accueil; de partout pratiquement, "herbe des champs", parkings taillés, emplacements tracés par un cordon (poudre) blanc sauf à Mâcon où les hélices on fait la tonte sur un espace plein de trous et de bosses. 14 h briefing et départ sur Mâcon on retrouve notre carte du sud-est on a l'impression de revenir dans du connu. Posé Mâcon, accueil sympa, beaucoup de gens, nous sommes deux ou trois du groupe à aller leur parler, comme à Bourg d'ailleurs, on n'est pas des extra-terrestres qui plus est hautains, les gens sont venus pour nous voir ils posent énormément de questions, c'est très plaisant. Le lendemain on doit se poser à Bourg en Bresse il y a une quarantaine de km. Si on envoie directement toutes les machines il va y avoir un embouteillage pas possible. Comme il fait beau on va faire entre 160 et 180 km, on nous envoie donc plein Nord Est vers Clairvaux les Lacs pour descendre toutes les gorges de l'Ain, en gros jusqu'au travers d' Oyonnax. Les machines vont s'étaler, les pilotes pourront admirer un paysage magnifique avant de rejoindre Bourg. Un superbe Fouga statique pointe son nez vers le ciel il y a de magnifiques machines basées ulms ou avions dont un Technam bimoteurs Rotax. On nous explique que le terrain était moribond et que grâce à l'intervention de la FFPLUM il vient de "renaître de ses cendres". d'où l'importance de notre venue. On casse la croûte grace à notre petit sac plastique traditionnel. Briefing pas triste: car il faut rejoindre Romans; c'est le secteur des TMA de Genève et de Lyon avec deux centrales dans le couloir. On vole entre les deux TMA, on slalome parfois, jusqu'au sud de Voiron point tournant, l'échangeur, ensuite droit sur Romans en longeant l'autoroute et l'Isère. Un joli posé de mon copi et le Tour s'achève officiellement par une soirée de clôture qui reste quand même un peu triste puisque c'était le fief d'Anthony, et que ses parents organisateurs sont restés pendant les dicours sachant qu'ils avaient insisté près de Dominique Méreuze pour que cette soirée (préparée depuis longtemps) ait lieu à Romans en hommage à leur fils. Nous nous sommes éclipsés vers minuit grâce à notre fourgon Handy et notre chauffeur Georges qui nous a transporté soirs et matin. Départ prévu assez tôt le dimanche matin, mais tout le monde n'étant pas prêt nous n'avons pu décoller que vers 9 h avec un superbe vent dans le dos, relativement laminaire. Du coup nous n'avons mis que deux heures au lieu de trois à l'aller. En passant nous n'avons pas manqué évidemment de donner un petit coup d'oeil admiratif au mont Ventoux puis au plateau de Saint Christol. Passage verticale Vinon au 55 puis bientôt Cuers en vue. Posé tranquille et la chaleur qui nous attend. Le Tour 2010 est définitvement clôt pour nous mais quelle merveilleuse expérience!

Roger VALLAIS

FACTEURS HUMAINS, ça vous parle ?

En tant que professeur d'aéronautique, j'en parlais forcément aux élèves du BIA car cela fait partie du programme. Là, chers amis, soyons sérieux puisque cela a failli me coûter la vie. Ça commence par des trucs anodins... Tous les gens du club sont probablement au courant. Je vais seulement changer le prénom de mon pilote que je vais appeler Alfred. Retour d'un superbe TOUR ULM organisé par la fédération le dimanche. Le lundi, il est décidé de remonter à Gap le Sky Ranger qui nous a été gentiment prêté. J'appelle Alfred et lui propose de partir en début d'après midi "non non 17 h 00 ce sera bien, le vent se calme en soirée". C'est souvent vrai et j'accepte en lui signalant que je serai au terrain vers 15 h 30 afin de partir assez tôt si possible. Lui me rattrapera avec le SC07 beaucoup plus rapide. Je lui demande s'il veut de l'essence: "non non le réservoir est à moitié il y en a assez pour faire l'aller et le retour"... J'en prends donc seulement 20 litres pour le Sky alors que je n'en avais pas vraiment besoin, mais je veux rendre au moins la quantité que j'avais quand je suis allé le chercher à Gap. Finalement, Alfred arrive presque en même temps que moi à 15 h 30. Ravi car c'est la galère pour ouvrir et fermer les portes du hangar bleu près de la pompe. On ouvre, on sort le Sky, je fais le plein, on referme le hangar et je décolle à 16 h 30. De son côté il se débrouille, sort sa machine et on se parle secteur gros Bessillon vers Gap. Tout va bien, posé correct après avoir été sérieusement secoué pendant le trajet. On appelle le propriétaire de l'appareil (handicapé sur fauteuil). Il arrive très peu de temps après, on rentre son Sky dans le hangar. J'appelle mon épouse pour lui dire que nous serions vers 19 h 00 à Cuers. Je demande à mon ami Alfred de garder les commandes puisqu'il m'avait dit que sur le tour ULM il ne s'était pas vraiment éclaté. Je me mets donc en place droite comme passager. Je ne lui ai pas reposé la question essence et je crois n'avoir même pas regardé la jauge. Il m'avait répondu dès le départ. On décolle et l'on monte tout de suite vers le 055 au dessus du relief car Alfred a fait du planeur, il y en a d'ailleurs quelques uns qui tournent. Travers Sainte-Croix, le voyant essence se met à clignoter de temps à autre, pas inquiet, car l'appareil neuf nous avait fait cela à tel point que le constructeur préconisait de mettre la pompe en permanence. Verticale gros Bessillon, le voyant reste allumé en permanence et la jauge pratiquement à zéro.

Consciemment ou non j'ai fait prendre un cap légèrement à droite, si bien que j'ai pu montrer La Roquebrussanne à mon pilote. Il continue vers Cuers mais à l'altitude à laquelle nous sommes, vers 5000 ft au moins, je constate que nous avons devant nous une mer de nuages. Des rentrées maritimes se sont installées. Je demande à Alfred de bifurquer légèrement vers la droite pour voir si cela pourrait passer par la vallée de Solliès; il faut se rendre à l'évidence, c'est non. Le voyant est permanent, la jauge à zéro depuis quelques secondes et j'ai un stress indéfinissable. Il fait un 180° et je lui dis: "on va se poser sur cette piste droit devant légèrement à droite". Et là mon ami Alfred me dit: "je ne connais pas le terrains, tu prends". Là est mon erreur car Alfred connaissait bien la machine, il venait de faire le Tour avec, il était du bon côté car sur une aile haute on ne voit rien en virage à gauche. Un vent de notre gauche nous a probablement déporté pendant notre descente assez forte sans doute. Il me propose un cran de volet puis deux. Jamais il ne me dit: "tu n'est pas sur l'axe". J'étais certainement incliné à gauche et je lui dis: "je ne vois pas la piste" puis il me dit: "la bille puis les arbres". Plein pot, je dégage à droite du côté qui m'a paru le plus dégagé. Mes bons anges gardiens et d'autres sans doute (je pense à mes frères pilotes Jean-Claude et Michel morts en avion) ont fait en sorte que je sois là. Je suis sorti de la machine debout, après sans doute une période dans les pommes et l'hélico qui devait me transporter à Toulon m'a transporté en réalité jusqu'à Fréjus cause météo.

Conclusion: RIEN N'EST VRAIMENT ANODIN dans la préparation d'un vol. Je pensais être attentif et sérieux, ceux qui me connaissent le savent. Croyez moi, même avec un pilote ami, je vérifierai ce qui pourra l'être. En tous cas, pour une promenade, ce sera avec les pleins.

Roger VALLAIS

Réalisation: Pierre ESPOSITO